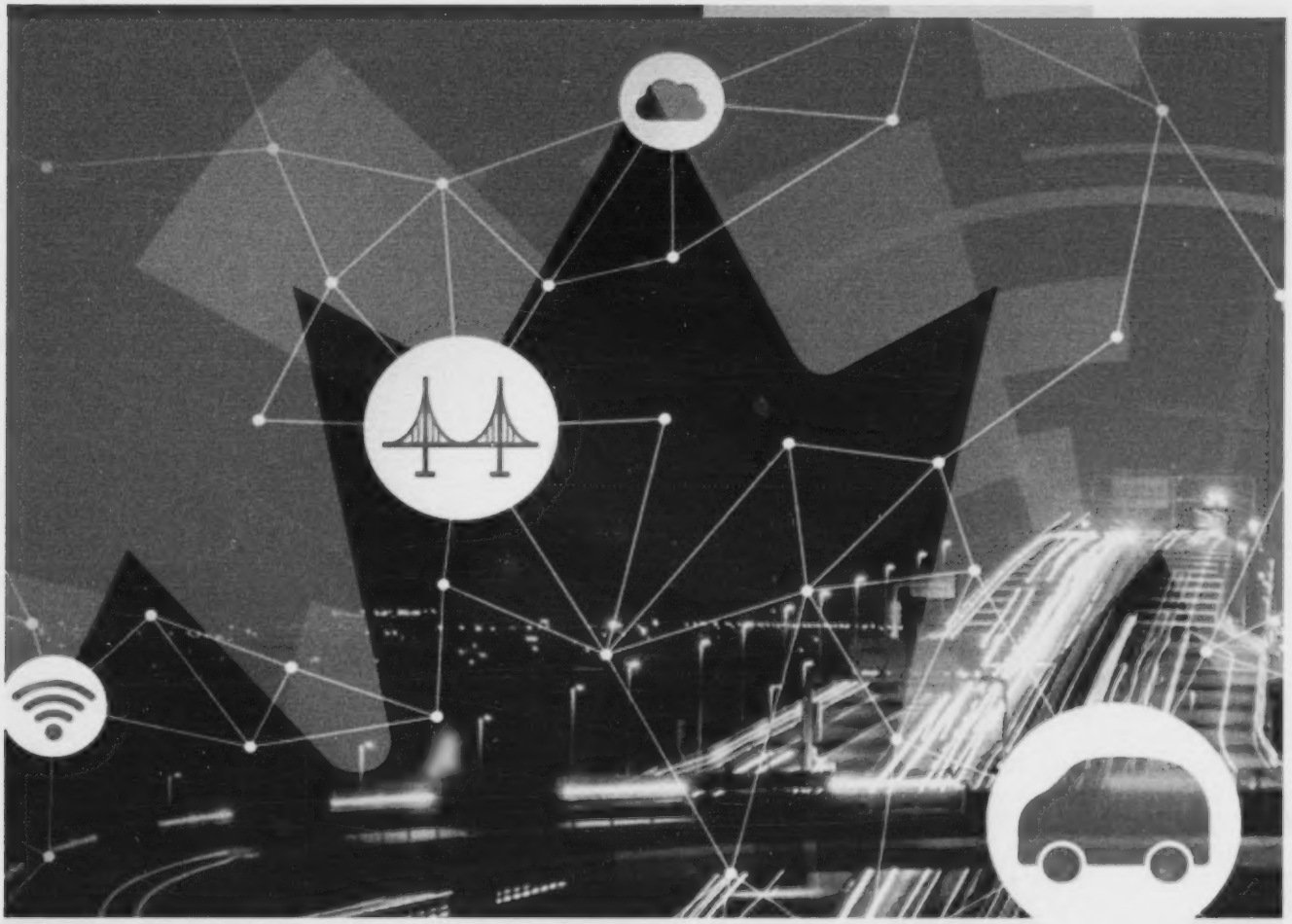
Infrastructure Canada



2016-2017

RAPPORT SUR LES RÉSULTATS MINISTÉRIELS

L'honorable Amarjeet Sohi
Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Canada

La présente publication est disponible sur demande, dans des formats accessibles.

Personnes-ressources :
Direction des communications
Infrastructure Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6
Ligne d'information publique : 613-948-1148
Ligne sans frais : 1-877-250-7154
ATS : 1-800-465-7735
Courriel : infc.info.infc@canada.ca

Cette publication peut être consultée aux adresses suivantes :
http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cgf/oversight-surveillance/dpr-rmr/indexeng.asp
http://www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

Autorisation de reproduction
À moins d'indications contraires, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante :
infc.info.infc@canada.ca
© Sa Majesté du chef du Canada, représentée par le ministre responsable du Bureau de l'Infrastructure du Canada, 2017.

Catalogue no T91-5F-PDF
ISSN 2560-984X

Aussi offert en français sous le titre *Infrastructure Canada – Rapport ministériel sur le rendement, 2016-2017*.

Table des matières

Message du ministre..... **Error! Bookmark not defined.**
Raison d'être, mandat et rôle : Notre mandat et nos activités.....5
Raison d'être.....5
Mandat et rôle.....5
Contexte opérationnel et principaux risques.....9
Contexte opérationnel.....9
Risques clés.....9
Résultats : Nos réalisations.....15
Programmes.....15
Programme 1.1 : Financement des priorités provinciales-territoriales.....15
Programme 1.2 : Financement permanent et souple pour les infrastructures publiques.....17
Programme 1.3 : Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales.....19
Programme 1.4 : Investissements dans les infrastructures de grande envergure.....23
Programme 1.5 : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales.....27
Programme 1.6 : Nouveau pont pour le projet de corridor du St-Laurent (communément appelé le projet de corridor du nouveau pont Champlain).....31
Services internes.....34
Description.....34
Résultats réels.....34
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines 37
Dépenses réelles.....37
Dépenses par crédit.....42
Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental.....42
États financiers et faits saillants des états financiers.....43
États financiers.....43
Faits saillants financiers.....43

Renseignements supplémentaires 45
Renseignements sur le Ministère 45
Profil de l'organisation 45
Cadre de présentation de rapports 47
Tableaux de renseignements supplémentaires 47
Dépenses fiscales fédérales 48
Coordonnées des personnes-ressources de l'organisation 48
Annexe A : définitions 49
Notes de fin de document 53

Message du ministre

En tant que ministre de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, je suis heureux de présenter le Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017 d'Infrastructure Canada.

Anciennement connu sous le nom de « Rapport ministériel sur le rendement », ce nouveau rapport simplifié fait état de notre rendement de manière claire et équilibrée, en fonction des objectifs énoncés dans notre Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017.

Cette année en a été une de progrès et de réalisations notables. La prochaine phase du plan Investir dans le Canada a été annoncée dans le Budget 2017. Dans le cadre de ce nouveau plan, le gouvernement investira plus de 180 milliards de dollars dans les infrastructures des collectivités canadiennes. Ces investissements nous aideront à atteindre nos grands objectifs qui consistent à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à bâtir des collectivités fortes et inclusives, et à faire croître l'économie du Canada. Ils mèneront à une croissance commune et créeront des possibilités pour la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour en faire partie.

Nous avons travaillé avec nos partenaires dans le but de fixer les priorités pour une nouvelle ère d'investissements en infrastructure, axés sur le transport en commun, les infrastructures vertes, les infrastructures sociales, les infrastructures liées au commerce et au transport, ainsi que sur les collectivités rurales et nordiques.

Les progrès que nous avons réalisés concernant les engagements pris dans le Budget 2016 se poursuivent. Nous avons signé des ententes bilatérales avec l'ensemble des provinces et des territoires afin d'investir 3,4 milliards de dollars au titre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et 2 milliards de dollars au titre du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées. À la mi-octobre 2017, 4,1 milliards de dollars de financement avaient été approuvés pour 3 399 projets réalisés dans tout le pays dans le cadre de ces deux programmes. Nous avons également travaillé dans le but d'accélérer le versement du financement au titre du Nouveau Fonds Chantiers Canada afin de répondre aux besoins les plus urgents de nos partenaires en matière d'infrastructure.

De plus, nous avons continué de superviser l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto, de même que deux projets cruciaux qui permettront d'améliorer des corridors commerciaux importants pour le Canada : le nouveau pont Champlain de Montréal et le nouveau pont international Gordie-Howe entre Windsor et Detroit.

Je suis heureux de mentionner que nous avons lancé deux nouvelles initiatives cette année : la Banque de l'infrastructure du Canada, qui constituera un nouvel outil que nos partenaires pourront utiliser pour financer et bâtir davantage d'infrastructures, et le Défi des villes intelligentes, qui encouragera les collectivités, grandes et petites, à prendre des mesures audacieuses pour améliorer les résultats pour leurs résidents en adoptant une approche de ville intelligente qui tire profit de la technologie numériquement reliée et des données.

Dans la prochaine année, je continuerai de remplir les engagements énoncés dans ma lettre de mandat. Je suis certain que mes collègues d'Infrastructure Canada m'aideront à effectuer les investissements qui transformeront la façon dont les Canadiens vivent, se déplacent et travaillent, afin de veiller à ce que les collectivités canadiennes continuent d'être des endroits où il fait bon se sentir chez soi.

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député
Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Les résultats en bref

Principales réalisations du Ministère

- ✓ Lancer la mise en œuvre du plan *Investir dans le Canada* en tant que ministère responsable de cette initiative du gouvernement du Canada.
- ✓ Exécuter la phase initiale du *plan Investir dans le Canada*, en lançant quatre nouveaux programmes de paiements de transfert, en accélérant le financement dans le cadre des programmes existants, en transférant les fonds d'anciens programmes et en supprimant le contrôle P3. En tout, Infrastructure Canada a engagé environ 9 milliards de dollars pour près de 2 000 nouveaux projets, ce qui représente plus de 22 millions de dollars d'investissements totaux en infrastructure, en plus des paiements découlant du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral. Par rapport à l'exercice précédent, les engagements financiers totaux ont été multipliés par sept.
- ✓ Envisager de nouvelles approches du financement de l'infrastructure, en s'employant à créer le Défi de villes intelligentes ainsi qu'une nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada.
- ✓ Réaliser des progrès en ce qui concerne une culture des résultats, en collaborant avec des partenaires fédéraux afin de concevoir un cadre horizontal de résultats pour le plan *Investir dans le Canada*.
- ✓ Travailler avec Statistique Canada pour élaborer et lancer l'enquête sur les Infrastructures publiques essentielles du Canada (IPEC). L'enquête IPEC – la première enquête nationale portant sur les Infrastructures publiques essentielles – permettra de dresser un tableau de l'état et du rendement des infrastructures à l'échelle du Canada.
- ✓ Célébrer la première année du début de la construction du projet de corridor du nouveau pont Champlain en juillet 2016 : marquer des jalons importants, notamment l'installation des composantes clés du principal pylône du pont.
- ✓ Continuer à collaborer avec l'Administration du pont Windsor-Detroit, l'État du Michigan, le gouvernement des États-Unis et les partenaires fédéraux canadiens afin de faire avancer le projet du pont international Gordie-Howe et de terminer l'achat de nouvelles propriétés canadiennes requises pour le passage frontalier.

À combien s'élèvent les Fonds en 2016-2017?	**Qui était concerné en 2016-2017?**
3 207 766 272 $	385
Dépenses réelles du Ministère	**Équivalents temps plein réels**

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats atteints, veuillez consulter la section « Résultats : ce que nous avons accompli » du présent rapport.

Raison d'être, mandat et rôle : Notre mandat et nos activités

Raison d'être

Pour bâtir le Canada du 21e siècle, il est essentiel d'établir un plan d'infrastructure stratégique et collaboratif à long terme qui permette d'édifier des collectivités économiquement dynamiques, planifiées de façon stratégique, durables et inclusives. Infrastructure Canada collabore étroitement avec les autres paliers de gouvernement et des partenaires pour réaliser des investissements dans les infrastructures sociales et vertes, ainsi que dans des infrastructures favorisant la croissance commerciale et économique.

Mandat et rôle

Les infrastructures publiques constituent des assises permettant aux Canadiens de maintenir et d'améliorer leur qualité de vie. Le gouvernement fédéral s'intéresse aux infrastructures publiques puisqu'elles sont liées à ses secteurs de compétence que sont le commerce, la sécurité et les peuples autochtones vivant sur des réserves, et qu'elles aident à répondre aux priorités nationales visant la croissance économique et la protection de l'environnement. Des investissements stratégiques dans les infrastructures sont nécessaires pour créer des emplois, bâtir des collectivités durables et soutenir la croissance économique pendant de nombreuses années. Les investissements en infrastructure aident à relever les défis complexes auxquels les Canadiens sont confrontés chaque jour : de la croissance rapide de nos villes jusqu'aux changements climatiques, en passant par les menaces touchant l'eau et le sol.

Infrastructure Canada fournit un soutien prévisible à long terme pour que les Canadiens puissent compter sur une infrastructure publique moderne de calibre mondial. Le Ministère s'acquitte de ce mandat en effectuant des investissements, en formant des partenariats, en élaborant des politiques, en mettant des programmes en œuvre et en favorisant le développement des connaissances à propos des infrastructures publiques au Canada. Depuis sa création en 2002, le Ministère gère des investissements dans l'infrastructure fédérale en travaillant avec les provinces, les territoires, les municipalités, les autres ministères et organismes fédéraux, le secteur privé et les organismes sans but lucratif afin d'appuyer la croissance économique durable, de créer des collectivités plus fortes et plus inclusives, ainsi que des emplois pour les Canadiens et les Canadiennes de la classe moyenne.

Au printemps de 2016, le gouvernement du Canada a annoncé la phase initiale d'un nouveau plan d'infrastructure à long terme, le plan *Investir dans le Canada*, la somme d'environ 12 milliards de dollars devant être investie dans le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale. Dans son Énoncé économique de l'automne 2016 et le budget de 2017, le gouvernement du Canada a annoncé sa vision à long terme pour le plan, et s'est engagé à investir la somme supplémentaire de 81 milliards de dollars jusqu'à 2027-2028 dans le transport en commun, l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale, l'infrastructure du commerce et du transport et les collectivités rurales et nordiques. Infrastructure Canada jouera un rôle de premier plan en aidant le gouvernement à mettre en œuvre ces nouvelles initiatives. Le gouvernement a également annoncé une proposition visant à mettre en place de nouvelles initiatives novatrices : la Banque de l'infrastructure du Canada et le Défi des villes intelligentes.

Investir dans le Canada : un plan d'infrastructure générateur de transformations

Dans son budget de 2016, le gouvernement a effectué des investissements immédiats de 11,9 milliards de dollars dans le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale. L'Énoncé économique de l'automne a proposé un investissement supplémentaire de 81 milliards de dollars jusqu'en 2027-2028 dans le transport en commun, l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale, le transport appuyant le commerce ainsi que les collectivités rurales et nordiques. En tenant compte des programmes d'infrastructure existants, le gouvernement investira plus de 180 milliards de dollars sur 12 ans.

Afin de garantir la sécurité et l'efficacité des transports pour les navetteurs, les usagers du transport en commun et les véhicules commerciaux, le gouvernement du Canada s'est engagé, en 2011, à construire un nouveau pont pour le Saint-Laurent. Infrastructure Canada est l'autorité de projet chargée de la réalisation du projet de corridor du nouveau pont Champlain à Montréal, au Québec. Le pont Champlain est l'un des ponts les plus achalandés au Canada. En effet, on estime que, bon an mal an, plus de 40 millions de véhicules et 11 millions d'usagers du transport en commun empruntent le pont. Ce projet inclut la construction du nouveau pont Champlain qui sera achevé en 2018 ainsi que des améliorations majeures apportées au corridor de circulation menant au pont qui seront achevées en 2019. Cela comprend l'élargissement du tronçon de l'autoroute 15 appartenant au gouvernement fédéral et le remplacement du pont de l'Île-des-Sœurs, lesquels devraient être terminés en 2019. Le nouveau pont Champlain permettra d'accroître la capacité et l'efficacité de l'infrastructure de portes d'entrée et de corridors à l'échelle régionale et nationale.

Le 4 novembre 2015, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités est devenu responsable du projet du pont international Gordie-Howe entre Windsor (Ontario) et Detroit (Michigan). Il s'agit de notre corridor commercial le plus important avec notre principal partenaire commercial. Près de 30 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis effectués par camion passent par le corridor Windsor-Detroit, ce qui représente environ 100 milliards de dollars par année d'échanges de marchandises. Ce projet, le projet binational d'infrastructure le plus important le long de la frontière canado-américaine, assurera la liaison entre l'autoroute 401 en Ontario et le réseau américain d'Interstate au Michigan et améliorera le traitement et la capacité à la frontière. L'Autorité du pont Windsor-Detroit, une société d'État, est chargée d'exécuter ce projet, lequel aidera à créer des milliers d'emplois dans la construction et d'offrir des occasions d'emploi à long terme des deux côtés de la frontière.

En outre, le 4 novembre 2015, le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a été désigné ministre responsable des questions fédérales concernant l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto. Le gouvernement du Canada, la province de l'Ontario et la Ville de Toronto ont créé l'organisme Waterfront Toronto en 2001, par la voie de mesures législatives provinciales, pour assurer la surveillance et la direction de la revitalisation du secteur riverain de Toronto. Les principaux moteurs de cette revitalisation se résument à une approche permettant au public de renouer avec le secteur riverain, à l'excellence en matière de conception, au développement durable, au développement économique et à la viabilité financière.

Pour obtenir de plus amples renseignements généraux sur le Ministère, veuillez consulter la section « Renseignements supplémentaires » du présent rapport. Pour obtenir plus de renseignements sur les engagements organisationnels formulés dans la lettre de mandat du Ministère, veuillez consulter la lettre de mandat du ministre.[i]

Contexte opérationnel et principaux risques

Contexte opérationnel

Les Canadiens reconnaissent la valeur des infrastructures de grande qualité. Ils savent que les infrastructures améliorées peuvent générer des avantages économiques et sociaux à long terme pour leurs collectivités. Les changements climatiques, les nouvelles technologies, l'urbanisation accrue, les besoins sociaux et en capital croissants, ainsi que les difficultés vécues dans les collectivités rurales et nordiques influent sur le type d'infrastructures nécessaires au 21e siècle. En raison de ces facteurs externes, un plan d'infrastructures exhaustif à long terme est nécessaire.

Au moyen du plan *Investir dans le Canada*, le gouvernement du Canada réalise des investissements sans précédent dans les infrastructures, lesquels permettront de bâtir les collectivités du 21e siècle et de fournir aux collectivités canadiennes les outils nécessaires pour innover et prospérer. Pour y arriver, le gouvernement fédéral investit plus de 180 milliards de dollars sur 12 ans dans cinq secteurs clés : le transport en commun, l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale, l'infrastructure du commerce et du transport, les collectivités rurales et nordiques. Dans le cadre de l'harmonisation des programmes existants avec les nouveaux investissements, Infrastructure Canada a apporté des changements à ses programmes actuels de paiements de transfert pour les rendre plus souples et adaptés. Les infrastructures commerciales essentielles continuent de faire l'objet d'une attention particulière, car Infrastructure Canada continue de superviser le projet de corridor du nouveau pont Champlain et d'appuyer l'Autorité du pont Windsor-Detroit afin de faire avancer le projet du pont international Gordie Howe.

Infrastructure Canada collabore avec de nombreux partenaires, notamment les provinces, les territoires et les municipalités, étant donné que la majorité de ses programmes sont à coûts partagés avec d'autres paliers de gouvernent. Dès que des fonds fédéraux sont affectés, les partenaires peuvent commencer à investir. En général, un certain nombre d'activités de planification préalable doivent avoir lieu avant le lancement des travaux de construction d'un projet d'infrastructure. Par conséquent, un laps de temps peut s'écouler entre le moment de l'affectation des fonds fédéraux et la date réelle de lancement du projet. Les programmes d'infrastructure du Ministère sont présentement conçus de façon à ce que les fonds d'Infrastructure Canada soient versés sur réception de demandes de remboursement.

Risques clés

Infrastructure Canada utilise une approche exhaustive pour identifier, évaluer et gérer les risques en ce qui concerne la stratégie, l'exploitation, le programme et le projet. Cela comprend l'exécution régulière d'analyses de l'environnement en faisant participer directement la haute direction. Le tableau ci-après offre un aperçu des risques organisationnels clés et des résultats des stratégies adoptées face aux risques. Comme les années précédentes, le Ministère a examiné et mis à jour les risques dans le contexte des facteurs de risques environnementaux émergents et des progrès réalisés dans la mise en œuvre des réponses aux risques.

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère	Lien avec les engagements prévus dans la lettre de mandat ou avec les priorités du gouvernement et du Ministère
Mise à l'œuvre en temps opportun du projet de corridor du nouveau pont Champlain	Afin de mettre en œuvre rapidement le projet de corridor du nouveau pont Champlain, Infrastructure Canada continue de superviser l'entente de projet de partenariat public-privé avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent. Les mesures particulières suivantes ont été prises : • Surveillance étroite du projet pour veiller à ce que les partenaires du secteur privé effectuent les travaux conformément aux modalités de l'entente de projet; • Gestion quotidienne du projet; • Utilisation de la structure établie de gouvernance ministérielle pour offrir des instructions stratégiques; • Prise de décisions rapide sur les enjeux opérationnels afin de résoudre les problèmes à mesure qu'ils surviennent.	AAP Programme 1.6 Nouveau pont pour le projet de corridor du Saint-Laurent	Engagement prévu dans la lettre de mandat pour aller de l'avant avec le remplacement du pont Champlain sans péag Priorité ministérielle n° 2, comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017
On pourrait ne pas pouvoir maintenir une capacité suffisante pour la mise en œuvre efficace du nouveau financement relatif au plan d'infrastructure à long terme du gouvernement et au Nouveau Fonds chantiers Canada, y compris les modifications aux programmes) en raison des restrictions au niveau des	Les employés qui gèrent des programmes temporisés ont également été désignés pour les nouveaux programmes, lesquels sont administrés en collaboration étroite avec les provinces et les territoires. Le Ministère a conclu des accords de contribution avec la Fédération canadienne des municipalités afin de lancer deux nouveaux programmes. Enfin, de nouvelles équipes ont été créées pour faire avancer le dossier de la Banque d'infrastructure du Canada et du Défi des villes intelligentes. Ces équipes relèvent directement du sous-ministre. Nous avons réalisé des gains d'efficacité dans l'exécution des programmes, en adoptant une approche de cycle de vie de projets et en simplifiant le processus du comité d'examen des projets. Des pratiques	AAP Programme 1.3 Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales AAP Programme 1.4 Investissements dans les infrastructures de grande envergure AAP Programme 1.5 Investissements dans les infra-structures des petites collectivités et	Engagement prévu dans la lettre de mandat pour concevoir un plan à long terme en vue d'offrir des fonds importants pour les nouvelles infrastructures aux provinces, territoires et municipalités Priorité ministérielle n° 1, comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017

budgets de fonctionnement	exemplaires positives ont également été adoptées. Le fait de disposer d'analystes qui se concentrent exclusivement sur certains programmes a permis d'accroître les connaissances et la communication de renseignements, ce qui a également permis de prendre de meilleures décisions	des régions rurales	
Mise en œuvre en temps opportun de services et de solutions au sein du Ministère afin de répondre aux pressions opérationnelles internes, tout en contribuant aux initiatives pangouverne-mentales de grande envergure actuelles et futures	Infrastructure Canada s'est assuré de disposer des ressources adéquates pour offrir rapidement les services en matière de gestion et d'information, des technologies de l'information, de communications, de ressources humaines, de finances et autres afin de répondre aux exigences opérationnelles nouvelles et courantes. En particulier, le Ministère a continué de favoriser des liens forts avec Services partagés Canada et Services publics et Approvisionnement Canada, et d'informer régulièrement les employés à propos des changements. La structure de gouvernance du Ministère est uniquement accessible aux employés, ce qui permet d'identifier et de résoudre les problèmes plus efficacement. Les mécanismes de planification du Ministère ont évolué pour permettre de renforcer les liens entre la lettre de mandat, le plan ministériel, le plan d'activités intégré et les accords de gestion de rendement des employés. Pour répondre à la nouvelle Politique sur les résultats, le Ministère a commencé à élaborer un cadre de production de rapports ministériels.	Services internes	Priorités ministérielles n° **4**, comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017.

Demande en temps opportun des autorisations auprès des autorités gouverne-mentales compétentes afin de faire avancer le projet du pont international Gordie Howe	Quand le processus de DP sera terminé et qu'un partenaire des secteurs privés aura été sélectionné, l'autorisation du Conseil et Trésor sera nécessaire avant de conclure un accord. Afin de réduire les retards potentiels, Infrastructure Canada et l'Autorité du pont Windsor-Detroit ont conçu un calendrier de projets pour gérer les étapes et les jalons menant à la signature d'un contrat de PPP.	AAP Programme 1.4 Investissements dans les infrastructures de grande envergure	Priorité ministérielle n° 3, comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017

Autres mesures de contrôle des risques

Le groupe d'évaluation des projets (GEP) représente l'une des mesures de contrôle des risques clés d'Infrastructure Canada liées à la mise en œuvre des programmes de paiements de transfert. Le GEP offre la garantie au sous-ministre et au ministre que, pour chaque projet relevant des pouvoirs délégués du ministre, une fonction de contrôle indépendante est exécutée par la haute direction (et deux membres externes indépendants). Il offre également en garantie que les pouvoirs du ministre visant à aller de l'avant sans l'approbation du Conseil du Trésor soient étayés et pleinement justifiés. Le GEP soutient le Ministère en matière de diligence raisonnable rigoureuse, ainsi que de gestion et prestation de programmes efficaces et efficients. Le GEP a montré sa capacité d'examiner, d'assumer la fonction de contrôle et de renvoyer ou de recommander l'approbation d'un grand nombre de projets dans un court délai. Un projet est habituellement examiné par le GEP à deux étapes : premièrement, pour recommander le projet au ministre en vue de l'approbation de principe; et deuxièmement, avant la signature de l'accord de contribution qui constitue un engagement légal.

En 2016-2017, 60 réunions du GEP ont eu lieu et ont entraîné les résultats suivants :

- 118 projets ont été recommandés en vue de l'approbation de principe dans le cadre du Fonds Chantiers Canada – Volet Grandes infrastructures et du Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures provinciales-territoriales — Projets nationaux et régionaux;
- 215 projets ont été recommandés dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures provinciales et territoriales – Fonds des petites collectivités;
- 955 projets ont été recommandés dans le cadre du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées;
- 896 projets ont été recommandés dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun;
- 11 projets ont été étudiés et recommandés et exigeaient l'approbation du Conseil du Trésor au moyen d'un processus simplifié.

Pour la majorité de ses programmes, Infrastructure Canada conclut un accord qui comprend une contribution fédérale maximale servant à rembourser les coûts des projets admissibles après qu'ils aient été engagés et payés par le bénéficiaire ou quand des progrès particuliers ont été réalisés lors de la prestation du programme. Cette mesure de contrôle des risques clés renforce la responsabilité du Ministère dans les cas où un projet soit annulé ou fasse l'objet de changements ayant un impact sur son budget. Cette mesure influence les résultats présentés dans le présent rapport de deux façons :

- Quand les bénéficiaires du financement subissent des retards dans l'achèvement des projets ou dans la présentation de leurs demandes de remboursement, cela a un impact négatif sur la capacité d'Infrastructure Canada de respecter ses dépenses prévues pour un exercice donné.
- Quand il y a dépassement des coûts d'un projet, le pourcentage de financement obtenu auprès des partenaires en est augmenté d'autant, ce qui contribue au dépassement des cibles du ministère à cet égard.

Ces situations se présentent fréquemment dans les tableaux de résultats de ce rapport, et il est important de comprendre leur lien avec une importante mesure de contrôle des risques.

Résultats : Nos réalisations

Programmes

Programme 1.1 : Financement des priorités provinciales-territoriales

Description

Ce programme offre un financement prévisible à chaque province et territoire afin d'améliorer le réseau d'infrastructures publiques du Canada. Les paiements fédéraux destinés aux provinces et aux territoires sont effectués conformément aux modalités des ententes de financement signées, ce qui comprend l'acceptation des plans d'immobilisations et des rapports sur les dépenses par le gouvernement fédéral. Le financement versé par l'intermédiaire de ce programme permet d'obtenir des contributions additionnelles auprès d'autres partenaires financiers afin d'augmenter l'investissement global dans les infrastructures publiques destinées aux Canadiens. Les paiements peuvent être effectués à l'avance et des dispositions sur le partage des coûts s'appliquent à un plan d'immobilisations dans son ensemble, non aux initiatives particulières s'inscrivant dans un tel plan. Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant du paiement de transfert intitulé Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires.

Résultats

À la suite de l'accroissement du Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires, tous les fonds disponibles conformément à ce programme (2,3 milliards de dollars) ont été utilisés le 31 mars 2014. Le programme a principalement fourni des fonds pour les projets routiers.

Au 31 mars 2017, 5 des 13 administrations avaient rempli leurs obligations en matière d'établissement de rapports et avaient reçu leur paiement final. Ce programme est clos en ce qui concerne trois de ces administrations. Les accords de financement pour le reste des administrations ont été prolongés afin de leur permettre de réaliser les initiatives et de répondre aux exigences en matière de production de rapports, en tenant compte des exigences de partage des coûts de ce programme ainsi que des coûts finaux de l'initiative. Ces accords de financement prolongés devraient être clos d'ici deux ans, soit au 31 mars 2019.

Infrastructure Canada ainsi que les gouvernements provinciaux et territoriaux continuent de collaborer étroitement afin de fournir des instructions sur le respect des exigences en matière de production de rapports et de s'assurer que les exigences des programmes de partage des coûts sont respectées, à mesure que les initiatives continuent d'être exécutées.

En 2016-2017, les demandes de prolongation transmises par la majorité des bénéficiaires ont eu des répercussions sur les dépenses réelles de l'exercice financier.

Résultats réalisés

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles*	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016–2017	Résultats réels 2015–2016	Résultats réels 2014–2015
Le financement pour les priorités provinciales-territoriales permet d'obtenir des investissements auprès d'autres partenaires afin d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques dont bénéficient les Canadiens.	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral pour les provinces	100 %	31 mars 2017	158 %	156 %	155,8 %
	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral pour les territoires	33 %	31 mars 2017	51 %	51 %	50,1 %

* Cibles cumulatives au cours du programme, estimation jusqu'au 31 mars 2018.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
97 380 082	97 380 082	97 327 297[1]	3 064 280[2]	(94 315 802)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
1	3	2

[1] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 aux fins d'utilisation dans le cadre de ce programme étaient inférieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017, étant donné que la somme opérationnelle a été réajustée pour 2016-2017.

[2] Les dépenses réelles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient inférieures aux dépenses prévues, étant donné que le Ministère a reçu moins de demandes que prévu pour les projets terminés.

Programme 1.2 : Financement permanent et souple pour les infrastructures publiques

Description

Pour appuyer le développement d'infrastructures communautaires pour les Canadiens, ce programme offre un financement prévisible et à long terme aux municipalités, dans le but de soutenir la planification municipale la gestion des actifs à long terme, puis de répondre aux priorités en matière d'infrastructure. Le financement est attribué dans le but de bâtir et de remettre en état des infrastructures publiques dans le respect général des modalités des ententes en vigueur. Les Fonds fédéraux sont versés à l'avance et il n'est pas nécessaire de les utiliser au cours de l'année où ils ont été octroyés. Ce programme a recours au financement découlant du paiement de transfert du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral.

Résultats

En 2016-2017, les administrations ont reçu leurs paiements. En tout, 2,1 milliards de dollars ont été transférés aux administrations dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral. Un montant supplémentaire de 30 millions de dollars a été transféré à partir d'autres programmes d'infrastructure fédéraux plus anciens, conformément au budget de 2016[3].

Les projets financés par le Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral appartiennent à diverses catégories. En 2015-2016, 1460 projets en tout ont été réalisés[4]. Les projets financés visaient principalement les routes locales, suivies par les projets pour l'eau potable et le traitement des eaux usées.

À la suite du rapport du printemps de 2016 du commissaire à l'environnement et au développement durable, le Ministère a pris des mesures pour améliorer les rapports relatifs au Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral. En janvier 2017, Infrastructure Canada a organisé un atelier interministériel sur ce même Fonds qui a permis des discussions et la collaboration entre les représentants du gouvernement fédéral ainsi que des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux et des représentants de deux associations municipales importantes. L'atelier s'est concentré sur la transmission de rapports concernant les résultats et les pratiques exemplaires liées à la gestion des biens. Le Ministère a fourni aux signataires des lignes directrices en matière de production de rapports pour les aider à mieux rendre compte des résultats obtenus. Cet exercice visait trois buts spécifiques et mesurables, soient:

- Assurer aux municipalités l'accès à une source de financement prévisible;
- Investir dans l'infrastructure des collectivités;

[3] Dans le budget de 2016, les provinces et les territoires devaient prioriser les fonds des projets proposés dans le cadre d'autres programmes d'infrastructure fédéraux plus anciens avant le 31 mars 2016. Les fonds non utilisés ont été transférés au Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral avant le 31 mars 2017.

[4] Au moment de la publication, les listes des projets financés en 2016-2017 n'étaient pas encore disponibles.

- Soutenir et favoriser la planification municipale et la gestion des actifs à long terme.

Les premiers rapports sur les résultats sont attendus en 2018.

Résultats réalisés

Résultats prévus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016–2017	Résultats réels 2015–2016	Résultats réels 2014–2015
Les provinces, les territoires et les associations municipales responsables du financement versé aux administrations locales dans le cadre du financement permanent et souple pour les infrastructures publiques	Pourcentage des administrations respectant les exigences en matière d'établissement de rapports des accords	100 %	31 mars 2017	100 %	93 %	93 %
Les municipalités ont accès à un financement permanent et souple pour les infrastructures afin de construire et d'améliorer les infrastructures	Pourcentage de l'affectation du Fonds de la taxe sur l'essence qui est versé aux signataires des ententes	100 %	31 mars 2017	100 %	100 %	100 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Écart (dépenses réelles) 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
2 074 601 337	2 074 601 337	2 103 972 917[5]	2 102 832 309[6]	28 230 972

[5] Les autorisations totales disponibles pour 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient supérieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017, étant donné que les autorisations financières ont été transférées à partir de programmes fédéraux d'infrastructures plus anciens pour être transférés au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral aux provinces et territoires, conformément au budget de 2016. Ce transfert des autorisations financières (dépenses votées) permet de s'assurer que les fonds seront versés aux priorités d'infrastructures municipales à court terme.

[6] Les fonds dans le cadre de ce programme représentent habituellement des dépenses prévues par la loi. Toutefois, les dépenses réelles de 2016-2017 comprennent également des dépenses votées, qui constituent le transfert de fonds à partir de programmes fédéraux d'infrastructures plus anciens aux

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
23	15	(8)

Programme 1.3 : Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales

Description

Le programme permet de financer des projets d'infrastructure qui répondent aux priorités nationales touchant tous les Canadiens. Le financement est alloué essentiellement à la suite de l'évaluation du mérite des propositions soumises (par Infrastructure Canada ou la Fédération canadienne des municipalités) et aucune affectation n'est préétablie pour les provinces et les territoires. Le financement versé par l'intermédiaire de ce programme permet d'obtenir des contributions additionnelles auprès d'autres partenaires financiers pour des projets d'infrastructure admissibles ou des initiatives de renforcement des capacités. Les paiements sont effectués à mesure que les travaux progressent, conformément aux modalités des accords de contribution qui ont été conclus. Dans le cadre de ce programme, les fonds proviennent du Volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, du Fonds pour l'infrastructure verte, du Fonds sur l'infrastructure frontalière, du Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk, du Fonds pour les infrastructures de transport en commun, du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, du Fonds pour la gestion des actifs et du fonds Renforcement de la capacité pour les défis liés aux changements climatiques.

provinces et territoires au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral. Le transfert des dépenses votées au moyen de ce Fonds permet de s'assurer que le financement sera versé aux priorités d'infrastructures municipales à court terme.

Résultats réels

Le budget de 2016 a jeté les bases du plan d'infrastructures à long terme du gouvernement, qui comprenait le lancement de quatre nouveaux programmes de paiements de transfert. Le **Fonds pour l'infrastructure de transport en commun** est une source de financement qui vise à accélérer les investissements municipaux dans le transport en commun. Le **Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées** donne un appui financier aux projets qui donnent aux collectivités canadiennes des systèmes d'eau potable et de traitement des eaux usées plus fiables tout en protégeant l'environnement.

Nouvelles lignes vertes du réseau de train léger de Calgary

Les travaux importants visant à jeter les bases de la nouvelle ligne verte du réseau de train léger de Calgary sont lancés. Le financement offert au moyen de la phase 1 du plan *Investir dans le Canada* et par le gouvernement de l'Alberta permettra de créer des emplois visant à déplacer les principaux services publics, à enlever des bâtiments, à réinstaller les voies ferroviaires du CN et du CP et à assainir d'anciens sites d'enfouissement et de sols contaminés. En bout de piste, l'ensemble de ces activités offrira aux résidents et aux entreprises locales des possibilités d'affaires, de meilleurs services de transport en commun et un environnement plus sain.

En ce qui concerne les deux Fonds susmentionnés, des accords de financement ont été signés avec les provinces et les territoires pour plus de 1700 projets, la contribution fédérale étant de 3,1 milliards de dollars environ pour un investissement total de 6,3 milliards de dollars par l'ensemble des paliers de gouvernement.

Le **Fonds de gestion des actifs** offre un appui financier visant à améliorer les pratiques de gestion des actifs et la collecte de données au niveau communautaire. Le **Fonds du renforcement de la capacité pour lutter contre les changements climatiques** offre un appui financier pour renforcer la capacité des municipalités en vue d'aider des gouvernements locaux à comprendre et à saisir les possibilités visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et renforcer la planification municipale en matière de résilience face aux changements climatiques. Les deux programmes sont administrés par la Fédération canadienne des municipalités sous les noms de « Gestion municipale des actifs » et « Municipalités pour l'innovation climatique ».

Les investissements d'infrastructures financés au moyen des autres programmes de paiements de transfert dans le cadre de ce programme aident à améliorer les transports par les autoroutes et les routes, l'infrastructure frontalière, l'infrastructure maritime, les aéroports régionaux et locaux, le traitement des eaux usées, la gestion des déchets solides et l'infrastructure à énergie verte. Le résumé proposé ci-après présente les principales réalisations pour chaque programme en 2016-2017.

Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures nationales
En 2016-2017, six projets ont été approuvés avec une contribution fédérale de 1,58 milliard de dollars et des investissements totaux de près de 4,69 milliards de dollars. Les principales catégories d'investissement dans le cadre de ce programme ont été les autoroutes et les routes principales, avec un investissement fédéral total de 1,5 milliard de dollars, et une infrastructure maritime bénéficiant d'un total d'investissement fédéral de près de 112 millions de dollars.

Fonds pour l'infrastructure verte
Vingt projets ont été approuvés dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte (une hausse, relativement aux 18 projets signalés en 2015-2016, dans le Rapport ministériel sur le rendement), ce qui représente un engagement fédéral de près de 744 millions de dollars. La plus grande catégorie d'investissement, en termes de coûts admissibles totaux, est l'infrastructure de traitement des eaux usées, laquelle devrait réduire le volume et améliorer le niveau de traitement des effluents d'eaux usées et favoriser un environnement propre. La deuxième catégorie importante d'investissements est l'infrastructure à énergie verte, laquelle devrait avoir un impact positif sur la sécurité de l'approvisionnement en électricité dans les administrations concernées.

Fonds pour l'infrastructure frontalière
Depuis le début de ce programme en 2003-2004, un total de 12 projets a été approuvé, avec une contribution fédérale de 591 millions de dollars et une valeur totale de 1,35 milliard de dollars. Quatre projets sont toujours en cours, avec une contribution fédérale de 273 millions de dollars et une valeur totale de 711 millions de dollars.

Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk
Plus de 187 millions de dollars ont été versés au Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk en vue d'achever la section la plus au nord de la route de la Vallée du Mackenzie, qui reliera le réseau routier canadien d'un océan à l'autre. Des techniques de construction uniques ont été utilisées pour assurer la protection du pergélisol continu sous-jacent. Environ 74 p. 100 de la main-d'œuvre pour ce projet habite la région d'Inuvik ou des autres collectivités des Territoires du Nord-Est. L'ouverture officielle est prévue pour novembre 2017.

Route entre Inuvik et Tuktoyaktuk

À son ouverture en 2017, la nouvelle autoroute réduira le coût de la vie à Tuktoyaktuk. Elle permettra le transport de marchandises par voie routière pendant toute l'année et élargira les possibilités de développement des entreprises. De plus, elle réduira les coûts d'exploration pétrolière et gazière, qui sont une source d'emploi. Finalement, elle renforcera la souveraineté du Canada dans le Nord.

Résultats réalisés

Résultats prévus	Indicateurs de rendement	Cibles*	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016–2017	Résultats réels 2015–2016	Résultats réels 2014–2015
Le financement d'Infrastructure Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires afin d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques dont bénéficient les Canadiens	Financement obtenu des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	129 %	31 mars 2017	358 %[7]	154 %	160 %
Des projets d'infrastructure qui correspondent aux priorités nationales et qui favorisent la croissance économique, le développement de collectivités où il fait bon vivre et l'assainissement de l'environnement sont mis en œuvre à l'aide de modes d'approvisionnement traditionnels.	Nombre de projets d'infrastructure correspondant aux priorités nationales terminés	4	31 mars 2017	1	13	12
	Valeur des projets d'infrastructure correspondant aux priorités nationales terminés	479 418 860 $	31 mars 2017	236 millions $	1,6 milliard $	1,46 milliard $

*** Cibles annuelles**, estimées jusqu'au 31 mars 2017, comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017. Les cibles compilées pour ce programme sont basées sur les programmes de paiement de transfert suivants : le Volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, le Fonds pour l'infrastructure verte, le Fonds sur l'infrastructure frontalière et le Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk. (Les cibles n'incluent pas le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, le Programme pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, le Fonds de gestion des actifs, ni le Fonds de renforcement de la capacité pour les défis liés aux changements climatiques, étant donné que ces programmes n'ont pas été approuvés au moment de la publication du Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017).

[7] Dans le cadre du programme 1.3, un projet a été terminé en 2016-2017, avec une contribution fédérale de 51,5 millions de dollars et des coûts admissibles totaux de 236 millions de dollars, ce qui représente un effet de levier de 358 %, en matière de financement obtenu des partenaires relativement au financement fédéral engagé.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
174 342 089[8]	49 588 756	1 646 617 194[9]	164 694 236	115 105 480

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
24	34	10

Programme 1.4 : Investissements dans les infrastructures de grande envergure

Description

Dans le cadre de ce programme, des fonds sont investis dans des projets d'infrastructure importants sur le plan national, régional ou local. Le financement versé dans le cadre de ce programme attire des contributions additionnelles d'autres partenaires de financement dans le cas des projets d'infrastructure admissibles. Le financement pourrait être accordé par région. Les paiements sont effectués à mesure que les travaux progressent, conformément aux modalités des ententes de contributions signées. Ce programme utilise des fonds provenant des paiements de transfert suivants : le Nouveau Fonds Chantiers Canada — Volet Infrastructures provinciales-territoriales — Projets d'importance nationale régionale, le Fonds Chantiers — Volet Grandes infrastructures, et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Résultats

Les investissements d'infrastructure à grande échelle financés au moyen des paiements de transfert dans le cadre de ce programme contribuent aux améliorations dans les domaines

[8] Comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017, le Budget principal des dépenses de 2016-2017 était supérieur aux dépenses prévues pour 2016-2017 dans le cadre de ce programme, étant donné qu'il incluait des fonds qu'Infrastructure Canada n'avait pas prévu de dépenser au cours de l'exercice. Par conséquent, les fonds de 2016-2017 seront reportés aux exercices futurs et resteront réservés pour les projets d'infrastructure. Cela s'applique principalement aux programmes de paiement de transfert suivant : le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées et le Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures nationales.

[9] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017, dans le cadre de ce programme, ont augmenté, étant donné que des fonds supplémentaires ont été obtenus pour la première phase du plan *Investir dans le Canada* par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses.

suivants : mobilité et sécurité des transports, eau potable, infrastructures pour l'atténuation des catastrophes, connectivité à large bande, traitement des eaux usées, innovation, énergie verte. Ce faisant, ils aident à soutenir la croissance économique et améliorer la qualité de vie des Canadiens. Voici un résumé des principales réalisations pour chaque programme en 2016-2017.

Nouveau Fonds Chantiers Canada — Volet Infrastructures provinciales et territoriales — Projets nationaux et régionaux

En 2016-2017, Infrastructure Canada et ses partenaires ont réalisé des progrès dans la mise en œuvre des projets nationaux et régionaux du Volet Infrastructures provinciales-territoriales. Quatre-vingt-onze projets supplémentaires ont été approuvés, avec une contribution fédérale de 3,45 milliards de dollars et une valeur totale de 7,6 milliards de dollars.

Depuis le lancement du programme en 2014-2015, un total de 134 projets, avec une contribution fédérale de 4,24 milliards de dollars, ont été lancés. Deux projets sont déjà terminés.

Les catégories principales d'investissement dans le cadre de ce programme sont les infrastructures autoroutières et les routes principales, avec un investissement fédéral total de près de 1,3 milliard de dollars, ainsi que l'infrastructure de traitement des eaux usées, avec un investissement fédéral total de près de 408 millions de dollars. La part fédérale totale attribuée dans le cadre de ce programme s'élève à 9 milliards de dollars.

Usine de traitement secondaire des eaux usées de Lions Gate au nord de Vancouver

Le projet proposé comprend la construction d'une nouvelle usine de traitement des eaux usées secondaires pour remplacer l'usine de traitement principale des eaux usées de Lions Gate et des améliorations des réseaux d'égout. Ce projet est proposé afin de respecter le Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées ainsi que les normes provinciales de traitement des eaux usées.

Fonds Chantiers Canada – Volet Grandes infrastructures

Théâtre le Diamant (Québec)

Situé au cœur du Vieux-Québec, près de la place d'Youville, le projet du Diamant comprend la construction d'un théâtre doté de 625 sièges, capable d'accueillir des productions provenant du Québec, du Canada et du monde entier, notamment la compagnie Ex Machina de Robert Lepage.

Au cours de la période visée par le rapport, 15 projets qui ont reçu une contribution fédérale de 316 millions de dollars et d'une valeur totale de plus de 866 milliards de dollars ont été achevés. Les travaux de construction ont commencé pour six projets, avec une contribution fédérale de 57,6 millions de dollars pour une valeur totale de 208 millions de dollars. En outre, 63 projets sont en cours, avec une contribution fédérale de 3,6 milliards de dollars et une valeur totale de 10,9 milliards de dollars.

Depuis le lancement du programme en 2008-2009, 194 projets ont été approuvés avec une contribution fédérale de 6,2 milliards de dollars et une valeur totale de 18,3 milliards de dollars. Les plus grandes catégories d'investissement dans le cadre de ce programme sont les suivantes : infrastructure de transport en commun, avec un investissement fédéral total de près 2,62 milliards de dollars; les routes locales, avec un investissement fédéral total de près de 928 millions de dollars.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

Au cours de la période visée par le rapport, Infrastructure Canada et ses partenaires de prestation fédéraux ont réalisé des progrès quant à la mise en place de ce programme. Dix-huit projets, qui avaient été préalablement approuvés, sont toujours en cours, avec une contribution fédérale de 1,5 milliard de dollars et une valeur totale de 4 milliards de dollars.

Depuis le lancement du programme en 2003-2004, 91 projets ont été approuvés avec une contribution fédérale de 4,6 milliards de dollars et une valeur totale de 12,4 milliards de dollars. Les catégories principales d'investissement fédéral dans le cadre de ce Fonds sont les suivantes : autoroutes et routes principales, avec un investissement fédéral total de près de 1,72 milliard de dollars; le transport en commun, avec investissement fédéral total de près de 1,52 milliard de dollars.

Résultats réalisés

Résultats prévus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016–2017	Résultats réels 2015–2016	Résultats réels 2014–2015
Le financement d'Infrastructure Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires afin d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques dont bénéficient les Canadiens.	Financement obtenu des partenaires, exprimé en pourcentage du financement fédéral (engagé)	155 %	31 mars 2017	161 %	191 %	200 %
	Nombre de projets d'infrastructure à grande échelle terminés	43	31 mars 2017	22	176	146
Des projets d'infrastructure de grande envergure qui favorisent la croissance économique, le développement de collectivités où il fait bon vivre et l'assainissement de l'environnement sont mis en œuvre à l'aide de modes d'approvisionnement traditionnels.	Valeur des projets d'infrastructure de grande envergure terminés	2 911 730 840 $	31 mars 2017	2,4 milliards $	9,9 milliards $	13,7 milliards $
Des projets de grande envergure qui favorisent la croissance économique sont mis en œuvre dans le cadre de partenariats publics-privés.	Nombre de projets de grande envergure exécutés dans le cadre d'un PPP	1	31 mars 2017	1	8	S.O.
	Valeur de projets de grande envergure exécutés dans le cadre d'un PPP	848 177 962 $	31 mars 2017	848 177 962 $	4,9 milliards $	S.O.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Dépenses réelles Autorisations utilisées 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
1 269 427 535[10]	751 990 832	1 151 636 243[11]	703 602 026	(48 388 806)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
72	75	3

Programme 1.5 : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales

Description

Ce programme permet d'investir dans des projets d'infrastructure de petites collectivités et de régions rurales afin de soutenir les économies et les priorités locales et régionales. Le financement versé dans le cadre de ce programme attire des contributions additionnelles d'autres partenaires de financement des projets d'infrastructure admissibles. Les fonds peuvent être répartis entre les administrations. Les paiements sont versés en fonction des coûts admissibles engagés dans le cadre des accords de contribution signés. Ce programme utilise des fonds provenant des paiements de transfert suivants: le Fonds des petites collectivités du Volet Infrastructures provinciales-territoriales du Nouveau Fonds Chantiers Canada et le Fonds Chantiers Canada — Volet Collectivités.

Résultats

Des projets d'infrastructure financés dans le cadre de ce programme contribuent aux petites collectivités et permettent d'améliorer la qualité de vie des Canadiens, en améliorant les autoroutes et les routes, le traitement des eaux usées, la distribution de l'eau potable, le transport en commun, les loisirs, la culture, le renforcement de la capacité, la gestion des déchets solides, l'énergie verte et l'atténuation des catastrophes.

[10] Comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017, le Budget principal des dépenses de 2016-2017 était supérieur aux dépenses prévues de 2016-2017 dans le cadre de ce programme, étant donné qu'il incluait des fonds que Infrastructure Canada n'avait pas prévu de dépenser en 2016-2017. Par conséquent, les fonds provenant de 2016-2017 seront reportés aux exercices suivants et seront réservés pour les projets d'infrastructure à l'avenir. Cela s'applique aux programmes de paiements de transfert suivants : Nouveau Fonds Chantiers Canada - Projets nationaux et régionaux et Volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada. Cela comprend également des fonds pour couvrir les coûts directs du Ministère du projet du pont international Gordie-Howe.

[11] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme ont augmenté, étant donné que des fonds supplémentaires ont été obtenus grâce au Budget supplémentaire des dépenses de 2016-2017 pour deux projets de la première phase du plan *Investir dans le Canada*.

Voici un résumé des principales réalisations clés propres à chaque programme en 2016-2017.

Nouveau Fonds Chantiers Canada — Volet Infrastructures provinciales et territoriales — Fonds des petites collectivités

En 2016-2017, un total de 591 755 302 $ ont été transférés au Nouveau Fonds Chantiers Canada — Volet Infrastructures provinciales et territoriales — Fonds des petites collectivités. Les fonds ont été transférés à partir d'autres programmes d'infrastructures fédéraux, ce qui a augmenté la part fédérale totale engagée pour ce programme à 1,5 milliard de dollars. Au cours de la période visée par le rapport, 177 projets ont été approuvés, ce qui représente 1,03 milliard de dollars de la part fédérale engagée s'élevant à 1,5 milliard de dollars. Les projets approuvés en 2016-2017 relèvent des catégories suivantes : transport public, eau potable, traitement des eaux usées, loisirs, routes et autoroutes, gestion des déchets solides ainsi que l'infrastructure maritime et touristique.

South West Integrated Fibre Technology (SWIFT) Network (sud-ouest de l'Ontario)

Ce projet vise à sélectionner des fournisseurs de services pour bâtir une nouvelle infrastructure de fibre optique dans le sud-ouest de l'Ontario. Quand la phase initiale de ce projet sera complétée en 2020, 310 collectivités auront accès à la fibre optique, dans une de la région où la densité de la population peut être aussi faible que 4 personnes par kilomètre carré. SWIFT vise à relier virtuellement chaque résident, agriculteur, entreprise et organisation du secteur public aux fibres optiques d'ici 2040, ce qui contribuera à relancer l'économie régionale.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont consulté les municipalités afin de prioriser leur financement FTC-VIPT avant le 31 mars 2018. Le financement FPC-VIPT qui n'a pas été priorisé officiellement à cette date sera transféré au Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral aux fins d'utilisation dans la province ou le territoire respectif.

Volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada

Depuis le lancement de ce programme en 2008-2009, un total de 955 projets ont été approuvés et 1,02 milliard de dollars de fonds fédéraux ont été engagés dans le cadre du Fonds Chantiers Canada — Volet Collectivités.

Au cours de la période visée par le rapport, le Ministère a collaboré étroitement avec les partenaires fédéraux chargés de l'exécution afin de clore le programme dans les régions sauf le Québec. À ce titre, on s'est attaché à terminer les projets et à exécuter les procédures de clôture d'autres programmes, y compris le rapprochement des dossiers financiers.

En tout, 42 projets, avec une contribution fédérale d'environ 47 millions de dollars et une valeur totale de 150 millions de dollars, ont été terminés en 2016-2017. Environ la moitié de ces projets améliorent la qualité et l'accès à l'eau potable. Environ un cinquième

d'entre eux permettent d'améliorer le traitement des eaux usées et des effluents d'eau de puits.

Cinquante-deux autres projets, avec une contribution fédérale d'environ 98 millions de dollars et une valeur totale de 272 millions de dollars, sont en cours.

En ce qui concerne le Québec, le Fonds Chantiers Canada – Volet Grands centres urbains permet d'appuyer les projets dans les municipalités avec des populations de 100 000 ou plus. Au moyen de ce Fonds, le gouvernement du Canada réserve 200 millions de dollars aux grands centres du Québec dans le cadre de l'attribution de 2 milliards de dollars pour le Québec, au moyen du Fonds Chantiers Canada. En 2016-2017, Infrastructure Canada et ses partenaires fédéraux d'exécution ont réalisé les progrès suivants lors de la mise en œuvre du Fonds Chantiers Canada – Volet Grands centres urbains :

- Quatre projets avec une contribution fédérale de plus de 19 millions de dollars et une valeur totale de 59 millions de dollars ont été approuvés.
- Vingt-cinq projets avec une contribution fédérale d'environ 184 millions de dollars et une valeur totale de 576 millions de dollars sont en cours.

Résultats réalisés

Résultats prévus	Indicateurs de rendement	Cibles*	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels pour 2016–2017 **	Résultats réels pour 2015–2016	Résultats réels pour 2014–2015
Le financement d'Infrastructure Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires afin d'accroître l'investissement global dans les infrastructures publiques dont bénéficient les Canadiens	Financement obtenu des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	250 %	31 mars 2017	197 %	216 %	232 %
Des projets d'infrastructure qui favorisent l'assainissement de l'environnement pour les petites collectivités et les régions rurales sont mis en œuvre	Nombre de projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités et les régions rurales	55	31 mars 2017	39	266	731
	Valeur des projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités et les régions rurales	169 513 850 $	31 mars 2017	78 315 312 $	842 millions $	2,06 milliards $
Des projets d'infrastructure qui favorisent le développement de petites collectivités et de régions rurales où il fait bon vivre sont mis en œuvre	Nombre de projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités et les régions rurales	67	31 mars 2017	44	598	S. O.
	Valeur des projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités et les régions rurales	260 869 080 $	31 mars 2017	100 089 975 $	1,25 milliard $	S. O.
Des projets d'infrastructure qui favorisent le renforcement des économies dans les petites collectivités et les régions rurales sont mis en œuvre	Nombre de projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités et les régions rurales	20	31 mars 2017	19	228	S. O.
	Valeur des projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités et les régions rurales	103 444 585 $	31 mars 2017	42 505 278 $	553 millions $	S. O.

* **Cibles annuelles**, estimées jusqu'au 31 mars 2017, comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017. Les cibles compilées pour ce programme sont basées sur les programmes de paiements de transfert suivants : le Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures provinciales et territoriales – Fonds des petites collectivités, Volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada et Fonds Chantiers Canada – Volet Grands centres urbains.

**Les résultats réels en 2016-2017 sont inférieurs aux résultats des exercices précédents en raison de la clôture du Fonds Chantiers Canada – Volet Collectivités sauf au Québec.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Écart (dépenses réelles) 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
131 922 508	227 236 114[12]	167 041 506[13]	157 116 165	(70 119 949)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
16	17	1

Programme 1.6 : Nouveau pont pour le projet de corridor du St-Laurent (communément appelé le projet de corridor du nouveau pont Champlain)

Description

Afin d'appuyer les priorités du gouvernement du Canada en matière d'économie et de sécurité, ce programme veille à l'exécution du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, à Montréal (Québec). Infrastructure Canada est chargé de mener à bien ce projet. Celui-ci vise à fournir un passage sécuritaire et efficace aux résidents locaux, aux navetteurs et aux conducteurs de véhicules commerciaux. Le nouveau pont et son corridor contribueront à l'augmentation de la capacité et de l'efficacité des infrastructures des portes d'entrée et des corridors à l'échelle régionale et nationale. Le projet doit être réalisé grâce à un partenariat public-privé.

[12] Comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017, les dépenses prévues sont supérieures au Budget principal des dépenses dans le cadre de ce programme, étant donné qu'il comprenait des fonds supplémentaires qu'Infrastructure Canada n'avait pas envisagé de dépenser en 2016-2017.

[13] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient supérieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017; en ce qui concerne les territoires, une marge de manœuvre a été fournie pour transférer les fonds entre Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures provinciales-territoriales; Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures provinciales-territoriales-Fonds des petites collectivités.

Résultats

Ce projet de pont continue d'être mis en œuvre avec succès d'après un modèle d'approvisionnement en partenariat public-privé (PPP). L'équipe de projet collabore étroitement avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent (SSL), le partenaire privé, afin d'exécuter le projet dans les délais prévus, en supervisant l'entente de projet et en examinant les plans de travail pour en assurer la conformité. La conception structurelle de l'ensemble du pont, y compris le pont à haubans et les tabliers d'approche est et ouest, est terminée; les travaux de construction sont bien avancés, et les composantes du pont sont désormais visibles au-dessus du Saint-Laurent. Le Ministère a travaillé avec diligence avec SSL pour coordonner les travaux de construction sur le tronçon principal du pont et sur l'autoroute 15, ainsi que les travaux maritimes pour les piles du pont.

Grâce à une étroite collaboration entre Infrastructure Canada et l'équipe environnementale de SSL, des progrès ont été réalisés pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation liées à l'évaluation environnementale durant les travaux de construction. Les projets de compensation de l'habitat supervisés par Infrastructure Canada avancent également. Les activités de construction pour le projet de compensation de l'Île Lapierre, lequel permettra de compenser les pertes dues à la construction dans les milieux humides et les habitats du poisson, ont été entamées pendant l'hiver 2016-2017. Dans la même année, les documents relatifs à l'appel d'offres pour le projet de compensation des rapides de Vaudreuil ont été finalisés, ce qui a permis au processus d'appel d'offres de commencer au début de 2017. Enfin, le concept de projet pour le projet de compensation des Îles-de-la-Paix a été achevé et le processus d'appel d'offres a été lancé pour retenir les services d'un ingénieur de conception.

Infrastructure Canada a continué de travailler avec les intervenants, le public et les organisations privés ainsi que les Canadiens afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité du pont traversant le Saint-Laurent. Les négociations sont en cours avec SSL pour aller de l'avant avec un pont sans péage.

Résultats réalisés

Résultats prévus	Indicateurs de rendement	Cibles*	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015–2016	Résultats réels 2014–2015
Les projets d'infrastructures du corridor du nouveau pont Champlain sont mis en œuvre et favorisent la prospérité du Canada (grâce à un système de transport sécuritaire et efficient qui soutient le commerce).	Nombre de projets d'infrastructure terminés	4	31 octobre 2019[14]	En cours	S. O.	S. O.
	Nombre d'éléments structurels clés du pont construits	31	30 novembre 2017	En cours	S. O.	S. O.
Les processus d'approvisionnement du PPP du projet de corridor du NPSL sont mis en œuvre de façon à optimiser les ressources pour les contribuables canadiens et à respecter les échéances et les budgets.	Pourcentage des projets liés au corridor terminés à temps	100 %	31 octobre 2019	En cours	S. O.	S. O.
	Projet achevé dans les limites du budget	3,977 milliards $	1er décembre 2049[15]	En cours	S. O.	S. O.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
91 859 300	91 859 300	134 274 879[16]	28 165 895[17]	(63 693 405)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
74	47	(27)

[14] L'ouverture officielle de la voie principale au public est prévue pour le 1er décembre 2018 et celle du reste du corridor pour le 31 octobre 2019.

[15] La cible de rendement et la date d'atteinte de la cible se basent sur la valeur et les délais de l'entente de projet qui a été signée avec le partenaire privé.

[16] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient supérieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017 et aux dépenses prévues de 2016-2017, étant donné que des fonds supplémentaires ont été obtenus au moyen du Budget supplémentaire des dépenses.

[17] Les dépenses réelles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient inférieures aux dépenses prévues, et les fonds seront reportés aux exercices suivants.

Services internes

Description

On entend par Services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation. Les Services internes renvoient aux activités et aux ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des Services internes du ministère. Les 10 catégories de service sont : services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions.

Résultats réels

Les Services internes contribuent à offrir des services et des programmes de façon efficace et rentable, en fournissant l'aide et les services essentiels à l'ensemble du Ministère. Au cours de la période visée par le rapport, le Ministère a continué de renforcer son efficacité générale au moyen de plusieurs réalisations.

Le Ministère a effectué d'importantes initiatives en matière de politique stratégique, notamment en menant de vastes consultations auprès des autres ministères fédéraux et intervenants clés de l'ensemble du pays, en vue de concevoir le plan *Investir dans le Canada* qui a été annoncé dans l'Énoncé économique de l'automne et dans le budget de 2017. Le Ministère a produit plusieurs documents aux fins d'étude par le Cabinet et pour répondre aux questions soulevées à la Chambre des communes ou par les députés ainsi que les citoyens canadiens. En outre, le Ministère s'est présenté à plusieurs reprises à des comités de la Chambre des communes ou du Sénat.

De nouvelles équipes ont été mises en place pour promouvoir des approches novatrices du financement des infrastructures par l'intermédiaire d'une nouvelle Banque de l'infrastructure et du Défi des villes intelligentes. Le Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada s'est employé à aider à préparer la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*, en vertu de laquelle la société d'État sera fondée. L'équipe chargée du Défi des villes intelligentes a mobilisé des experts, des intervenants, des chefs de gouvernements et de collectivités du Canada pour élaborer le défi en vue d'un processus inclusif et influent qui sera lancé en 2017-2018.

Le Ministère a commencé à mettre en œuvre la Politique sur les résultats du Conseil du Trésor et il a dirigé l'élaboration d'un cadre horizontal de résultats pour le plan *Investir dans le Canada*, en collaboration avec d'autres ministères fédéraux.

Au cours de la période visée par le rapport, Infrastructure Canada a étroitement collaboré avec Statistique Canada pour élaborer l'enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada lancée à l'été 2017. Cette enquête permettra d'évaluer l'ensemble des infrastructures publiques du Canada, leur condition et leur rendement, tout en permettant au gouvernement du Canada de produire des rapports sur l'impact de ses

investissements au fil du temps et de prendre des décisions éclairées sur la façon d'utiliser les futurs fonds d'infrastructure afin de mieux servir les Canadiens.

En novembre 2016, Infrastructure Canada et le Conseil national de recherches ont signé un protocole d'entente prévoyant le versement de 40 millions de dollars au Conseil national de recherches durant une période de 5 ans afin de réaliser un projet sur les immeubles résistants aux changements climatiques et les infrastructures publiques de base. Ce projet permettra d'intégrer des considérations relatives aux changements climatiques dans les guides de conception et les codes de design régissant la construction et de réhabilitation d'infrastructures au Canada.

Le Ministère a mis en place un processus de vérification novateur afin de transmettre rapidement les résultats des examens du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées. Cette approche « juste à temps » a servi à évaluer les secteurs clés des programmes. Comme ces programmes sont de courte durée, il est opportun de permettre une mise en œuvre rapide de plans d'action visant à améliorer leurs pratiques de gestion.

Afin de favoriser l'ouverture et la transparence, le Ministère a continué de donner suite au Plan de mise en œuvre pour un gouvernement ouvert en publiant des données de programme sur son site Web. Une carte d'investissements interactive et un outil de suivi des projets ont été ajoutés au site Web du Ministère, ce qui permet aux Canadiens d'accéder rapidement à des renseignements pertinents sur les programmes et les initiatives. En outre, les renseignements faisant l'objet d'une divulgation proactive ont été migrés vers le site Web actuel du Plan de mise en œuvre pour un gouvernement ouvert (site Web Canada.ca).

Le Ministère a continué de mobiliser et d'informer les Canadiens sur le plan *Investir dans le Canada* grâce à diverses activités de communications, notamment des évènements, des communiqués de presse, des mises à jour sur le Web et la sensibilisation dans les médias sociaux. Il a augmenté sa visibilité sur les médias sociaux en utilisant un compte Twitter officiel permettant l'utilisation de l'infographie sur les téléphones intelligents. Le Ministère a également lancé un programme de signalisation pangouvernemental avec plusieurs partenaires d'Infrastructure Canada, conçu en consultation avec les provinces, les territoires et les municipalités, pour informer les Canadiens sur les projets dans leurs collectivités. La nouvelle signalisation est de nature informative, et offre des détails clés sur un projet, ses avantages, ses coûts et ses échéances.

Pour favoriser la création d'un milieu de travail sain, respectueux et solidaire, le Ministère a continué de mettre en place des activités de bien-être et des programmes comme le Programme d'aide aux employés, les services de gestion de conflits informels et le Code de valeurs et d'éthique. Le Ministère a organisé sa foire de la santé et du mieux-être durant le Mois national de la santé au travail. Dans le cadre de la Stratégie sur le mieux-être d'INFC, les cadres supérieurs ont reçu une formation en premiers soins en santé mentale. Afin d'accroître la sensibilisation et de favoriser la santé mentale au travail, des employés ont participé à la Campagne « Je ne me reconnais pas ».

Le Ministère a continué d'appuyer et de surveiller la société d'État Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et l'Autorité du pont Windsor-Detroit, en veillant à ce

qu'elles aient accès aux crédits parlementaires et aux approbations nécessaires pour respecter leurs priorités.

En ce qui concerne le projet du pont international Gordie-Howe, le Ministère a terminé l'acquisition des biens immobiliers au Canada en février 2017; il élabore actuellement le bail immobilier à long terme avec l'Autorité du pont Windsor-Detroit.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Écart (dépenses réelles) 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
29 976 406	29 976 406	48 291 361[18]	48 291 361	18 314 955

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
170	194	24

[18] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient supérieures au Budget principal des dépenses et aux dépenses prévues de 2016-2017, étant donné que des fonds supplémentaires ont été obtenus grâce au Budget supplémentaire des dépenses de 2016-2017.

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016–2017	Dépenses prévues 2016–2017	Autorisations totales disponibles 2016–2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016–2017	Écart (réelles moins prévues)
3 869 509 257[19]	3 322 632 827	5 349 161 397[20]	3 207 766 272	(114 866 555)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Écart (réelles moins prévues) 2016–2017
380	385	5

Tendances des dépenses ministérielles

En 2016-2017, le total des dépenses d'Infrastructure Canada dépasse 3,2 milliards de dollars. Les dépenses ministérielles ont lentement augmenté au cours des trois dernières années, et, en 2016-2017, le Ministère a commencé à mettre en œuvre de nouveaux programmes dans le cadre du plan *Investir dans le Canada*, phase 1. Le processus d'approbation des nouveaux programmes de la phase 2 de ce plan, a été entamé en 2016-2017. Ces programmes ont été approuvés en juin 2017, et leur mise en œuvre débute en 2017-2018, avec des fonds obtenus au moyen du Budget principal des dépenses de 2017-2018.

Après avoir atteint un sommet en 2011-2012, avec des dépenses de plus de 4,5 milliards de dollars, les dépenses ministérielles ont continué d'augmenter jusqu'en 2013-2014 pour dépasser 3,5 milliards de dollars; toutefois, à partir de 2014-2015, les dépenses ont commencé à diminuer. Même si les nouveaux programmes relevant du Nouveau Fonds Chantiers Canada ont été approuvés et la mise en œuvre a été lancée en 2014-2015, les

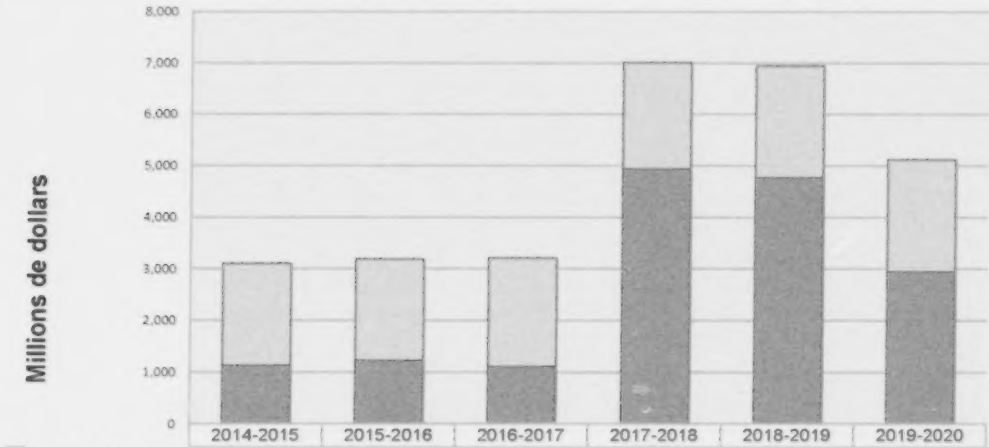
[19] Le Budget principal des dépenses de 2016-2017 était supérieur aux dépenses prévues de 2016-2017, étant donné qu'il comprenait des fonds de 546 876 430 $ qu'Infrastructure Canada n'avait pas prévu de dépenser en 2016-2017.

[20] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 ont augmenté en 2016-2017, étant donné que des fonds supplémentaires ont été obtenus au moyen du Budget supplémentaire des dépenses de 2016-2017, ce qui inclut les nouveaux programmes de la phase initiale du plan *Investir dans le Canada*.

dépenses ministérielles ont atteint un plancher historique en six ans, étant donné que de nombreux programmes existants étaient presque terminés.

En 2016-2017, le Ministère a mis en place le transfert de fonds à partir des programmes fédéraux d'infrastructure (dépenses votées) au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral afin de s'assurer que les fonds étaient dirigés vers les priorités municipales d'infrastructure à court terme. Ces fonds n'avaient pas été priorisés pour les projets par les provinces et les territoires avant le 31 mars 2016.

Tendances ministérielles en matière des dépenses



	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Prévues par la loi*	1,974	1,974	2,103	2,075	2,173	2,174
Programmes temporisés**	1,121	1,216	1,105	4,937	4,769	2,944
Total	3,095	3,190	3,207	7,011	6,942	5,118

*Les dépenses **prévues par la loi** comprennent certaines dépenses opérationnelles et le programme du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral qui est devenu permanent en 2014-2015. En 2016-2017, 30 155 357 $ de dépenses votées ont été versées aux provinces et territoires au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral, étant donné que les anciens fonds ont été transférés à partir des programmes appelés à disparaître vers le Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral. Le transfert de ces anciens fonds (dépenses votées) au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral permet de s'assurer que le financement est dirigé vers les priorités municipales d'infrastructure à court terme.

****Les programmes temporisés** sont des programmes ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents.

Infrastructure Canada offre des fonds pour de grands projets complexes d'infrastructures publiques. En 2016-2017, des écarts importants sont observés en ce qui concerne le Programme 1.3 Investissements dans les priorités nationales d'infrastructures et le Programme 1.4 Investissements dans les infrastructures de grande envergure. Pour ces programmes ainsi que pour le Programme 1.6 Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, après le début des travaux de construction, un certain nombre de facteurs ne relevant pas du contrôle des bénéficiaires financiers peuvent donner lieu à une réduction des dépenses par rapport à ce qui a été prévu. Ces facteurs sont divers et incluent les éléments suivants : les coûts des projets inférieurs aux coûts prévus; les retards dans les projets à cause du mauvais temps; les problèmes techniques et autres problèmes liés à la construction. Il est également important de souligner que les fonds

fédéraux ne sont pas réellement versés aux bénéficiaires jusqu'à ce qu'ils soumettent leurs demandes de remboursement pour les coûts réels engagés.

Au cours des années, les reports des dépenses annuelles d'Infrastructure Canada ont été relativement élevés. En 2016-2017, ces derniers ont dépassé 2,14 milliards de dollars en autorisations de dépenses. Toutefois, les reports de dépenses d'autorisations ont été effectués pour les exercices suivants et les fonds restent réservés aux programmes d'infrastructure. Le report des fonds est nécessaire lorsque les projets ne sont pas terminés selon les échéanciers prévus et que les partenaires ne remettent pas leurs demandes de remboursement dans un exercice donné comme prévu. De tels reports de fonds influencent le niveau de dépenses fédérales, et empêchent de rencontrer les niveaux de dépenses fédérales prévus.

Résumé du rendement budgétaire pour les programmes et les Services internes (en dollars)

Programmes et *Services internes*	Budget *principal des* dépenses 2016-2017	Dépenses *prévues* 2016-2017	Dépenses *prévues* 2017-2018	Dépenses *prévues* 2018-2019	Autorisations *totales* disponibles 2016-2017	Dépenses *réelles* (autorisations utilisées) 2016-2017	Dépenses *réelles* (autorisations utilisées) 2015-2016	Dépenses *réelles* (autorisations utilisées) 2014-2015
Financement des priorités provinciales-territoriales	97 380 082	97 380 082	56 608 537	27 826 737	97 327 297[21]	3 064 280[22]	50 036 481	25 078 120
Financement permanent et souple d'infrastructures publiques	2 074 601 337	2 074 601 337	2 074 765 524	2 173 390 051	2 103 972 917[23]	2 102 832 309[24]	1 974 079 201	1 974 387 706
Investissements dans les priorités nationales d'infrastructure	174 342 089[25]	49 588 756	3 058 211 074	2 627 519 290	1 646 617 194[26]	164 694 236	84 854 656	139 119 440
Investissements dans l'infrastructure de grande envergure	1 269 427 535[27]	751 990 832	1 026 254 190	1 130 874 062	1 151 636 243[28]	703 602 026	887 432 688	787 479 954
Investissements d'infrastructure dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales	131 922 508	227 236 114[29]	162 625 742	199 623 092	167 041 506[30]	157 116 165	88 141 483	92 993 364
Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent	91 859 300	91 859 300	590 744 529	740 219 869	134 274 879[31]	28 165 895[32]	66 281 311	40 687 967
Sous-total	**3 839 532 851**	**3 292 656 421**	**6 969 209 596**	**6 899 453 101**	**5 300 870 036**	**3 159 474 911**	**3 150 825 820**	**3 059 746 551**
Services internes	29 976 406	29 976 406	42 454 205	43 012 828	48 291 361[31]	48 291 361	39 615 936	36 135 562
Total	**3 869 509 257**	**3 322 632 827**	**7 011 663 801**	**6 942 465 929**	**5 349 161 397**	**3 207 766 272**	**3 190 441 756**	**3 095 882 113**

[21] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient inférieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017, étant donné que le montant opérationnel a été réajusté pour 2016-2017.

[22] Les dépenses réelles pour 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient inférieures à ce qui était prévu, étant donné que le Ministère a reçu moins de demandes de remboursement pour les projets achevés que prévu.

[23] Les autorisations totales disponibles pour 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient supérieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017, étant donné que les autorisations financières étaient transférées à partir de programmes fédéraux d'infrastructure plus anciens afin d'être versées, au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral, aux provinces et territoires, conformément au budget de 2016. Ce transfert d'autorisations financières (dépenses votées) permet de s'assurer que les fonds seront dirigés vers les priorités municipales d'infrastructure à court terme.

[24] Les fonds relevant de ce programme représentent généralement des dépenses prévues par la loi. Toutefois, les dépenses réelles de 2016-2017 comprennent également les dépenses votées, lesquelles représentent le transfert de fonds provenant d'anciens programmes fédéraux d'infrastructure aux provinces et territoires au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral. Ce transfert de dépenses votées au moyen du Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral permet de s'assurer que les fonds seront dirigés vers les priorités municipales d'infrastructure à court terme.

[25] Comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017, le Budget principal des dépenses de 2016-2017 était supérieur aux dépenses prévues pour 2016-2017 dans le cadre de ce programme, étant donné qu'il comprenait des fonds qu'Infrastructure Canada n'avait pas envisagé de dépenser durant l'exercice. Par conséquent, les fonds de 2016-2017 seront reportés aux exercices suivants et resteront engagés pour les projets d'infrastructure. Ceci s'applique principalement aux programmes de paiements de transfert suivants : Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées et Nouveau Fonds Chantiers Canada - Volet Infrastructures nationales.

[26] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme ont augmenté, étant donné que des fonds supplémentaires ont été obtenus pour la première phase du plan *Investir dans le Canada* au moyen du Budget supplémentaire des dépenses de 2016-2017.

[27] Comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017, le Budget principal des dépenses de 2016-2017 était supérieur aux dépenses prévues de 2016-2017 dans le cadre de ce programme, étant donné qu'il incluait des fonds qu'Infrastructure Canada n'avait pas envisagé de dépenser en 2016-2017. Par conséquent, les fonds de 2016-2017 seront reportés aux exercices suivants et resteront engagés pour les projets d'infrastructure à l'avenir. Cela s'applique aux programmes de paiements de transfert suivants : Nouveau Fonds Chantiers Canada – Projets nationaux et régionaux et Fonds Chantiers Canada – Volet Grandes infrastructures. Cela comprend des fonds visant à couvrir les coûts directs du Ministère pour le projet du pont international Gordie-Howe.

Ressources humaines réelles

Résumé des ressources humaines pour les programmes et les Services internes (équivalents temps plein)

Programmes et Services internes	Réelles 2014–2015	Réelles 2015–2016	Prévues 2016–2017	Réelles 2016–2017	Prévues 2017–2018	Prévues 2018–2019
Financement des priorités provinciales-territoriales	2	3	1	3	1	1
Financement permanent et souple des infrastructures	18	22	23	15	22	23
Investissements dans les infrastructures nationales	24	27	24	34	46	51
Investissements dans les infrastructures de grande envergure	57	68	72	75	84	81
Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales	25	32	16	17	15	15
Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent	37	44	74	47	89	89
Sous-total	**163**	**196**	**210**	**191**	**257**	**260**
Services internes	170	161	170	194	158	155
Total	**333**	**357**	**380**	**385**	**415**	**415**

[28] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme ont augmenté, étant donné que des fonds supplémentaires ont été obtenus au moyen du Budget supplémentaire des dépenses de 2016-2017 pour deux projets relevant de la première phase du plan *Investir dans le Canada*.

[29] Comme cela est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017, les dépenses prévues sont supérieures au Budget principal des dépenses dans le cadre de ce programme, étant donné qu'il comprenait des fonds supplémentaires qu'Infrastructure Canada n'avait pas envisagé de dépenser en 2016-2017.

[30] Les autorisations totales disponibles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient supérieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017; en ce qui concerne les territoires, une marge de manœuvre a été fournie pour transférer les fonds entre Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures provinciales-territoriales; Nouveau Fonds Chantiers Canada – Volet Infrastructures provinciales-territoriales-Fonds des petites collectivités.

[31] Les autorisations disponibles totales de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient supérieures au Budget principal des dépenses de 2016-2017 et aux dépenses prévues pour 2016-2017, étant donné que les fonds supplémentaires ont été obtenus au moyen du Budget supplémentaire des dépenses de 2016-2017.

[32] Les dépenses réelles de 2016-2017 dans le cadre de ce programme étaient inférieures aux dépenses prévues; les fonds seront reportés aux exercices suivants.

Dépenses par crédit

Afin d'obtenir des renseignements sur les dépenses prévues par la loi et les dépenses votées d'Infrastructure Canada, veuillez consulter le lien suivant : Comptes publics du Canada 2017.[ii]

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses réelles de 2016-2017 avec le cadre pangouvernemental[iii] (en dollars)

Programme	Secteur de dépenses	Activités du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2016–2017
Financement des priorités provinciales-territoriales	Affaires économiques	Forte croissance économique	3 064 280
Financement permanent et souple d'infrastructures publiques	Affaires économiques	Forte croissance économique	2 102 832 309
Investissements dans les priorités nationales d'infrastructure	Affaires économiques	Forte croissance économique	164 694 236
Investissements dans les priorités d'infrastructure de grande envergure	Affaires économiques	Forte croissance économique	703 602 026
Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales	Affaires économiques	Forte croissance économique	157 116 165
Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent	Affaires économiques	Forte croissance économique	28 165 895

Dépenses totales par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Dépenses totales prévues	Dépenses réelles totales
Affaires économiques	3 292 656 421	3 159 474 911

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les états financiers d'Infrastructure Canada [non vérifiés] pour l'exercice ayant pris fin le 31 mars 2017 peuvent être consultés sur le site Web du Ministère.

Faits saillants financiers

Résumé de l'état des résultats (non vérifié) pour l'exercice ayant pris fin le 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	Résultats prévus 2016–2017	Résultats réels 2016–2017	Résultats réels 2015–2016	Écart (réels de 2016-2017 moins prévus de 2016-2017)	Écart (réels de 2016-2017 moins réels de 2015-2016)
Dépenses totales	3 322 632 000	3 193 051 000	3 142 678 000	(129 581 000)	50 373 000
Revenus totaux	-	-	-	-	-
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts gouvernementaux	3 322 632 000	3 193 051 000	3 142 678 000	(129 581 000)	50 373 000

Résumé de l'état de la situation financière (non vérifié) au 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	2016–2017	2015–2016	Écart (2016–2017 moins 2015–2016)
Total des passifs nets	1 371 502 000	767 084 000	604 418 000
Total des actifs financiers nets	147 458 000	188 880 000	(41 422 000)
Dette nette ministérielle	1 224 045 000	578 204 000	645 841 000
Total des actifs non financiers	1 371 707 000	641 447 000	730 260 000
Situation financière nette ministérielle	147 662 000	63 243 000	84 419 000

Renseignements supplémentaires

Renseignements sur le Ministère

Profil de l'organisation

Ministre compétent : l'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député

Premier dirigeant : Kelly Gillis

Portefeuille ministériel : ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Le Bureau de l'infrastructure du Canada fait partie du portefeuille de l'Infrastructure et des Collectivités. Le portefeuille inclut aussi :

- Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)[iv], société d'État dont le mandat est d'offrir aux utilisateurs un passage sécuritaire sur ses structures situées dans la grande région de Montréal, en offrant des services de gestion, d'entretien et de réparation appropriés, tout en respectant l'environnement et en optimisant la circulation.

- L'Autorité du pont Windsor-Detroit (APWD),[v] une société d'État[33] chargée de l'exécution d'un nouveau passage international de propriété publique entre Windsor (en Ontario) et Detroit (Michigan) dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). L'APWD entreprend actuellement un processus d'approvisionnement pour sélectionner un partenaire du secteur privé pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du nouveau pont, lequel a été nommé pont international Gordie-Howe.

- PPP Canada Inc.[vi] est une société d'État mère du gouvernement fédéral mentionnée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui a été constituée en personne morale en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Elle relève du Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités depuis le 8 juillet 2016.

- Le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités a également été désigné, le 4 novembre 2015, ministre responsable des questions fédérales liées à l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto. En 2000, le gouvernement du Canada, la province de l'Ontario et la ville de Toronto ont annoncé qu'ils engageaient chacun 500 millions de dollars pour financer l'initiative. La Société

[33] Même si les sociétés d'État sont indépendantes du gouvernement, en tant qu'institutions publiques, elles rendent des comptes au gouvernement. Ces sociétés suivent un cycle de planification différent de celui du gouvernement, et elles transmettent des rapports au Parlement par l'entremise de deux principaux types de documents : le sommaire du plan d'entreprise, qui comprend le sommaire budgétaire, et le rapport annuel.

de revitalisation du secteur riverain de Toronto, société sans but lucratif communément appelée Waterfront Toronto, a été établie en 2001.

Lois habilitantes :

- *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (2002, ch. 9, art. 47)* (FCIS)[vii]
- Décret C.P. 2004-0325[viii]
- Lois relatives au Fonds de la taxe sur l'essence du gouvernement fédéral :
  - *Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada*, L.C. 2011, ch. 24[ix]
  - *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013* (L.C. 2013, ch. 33), article 233) 233[x]
- La loi et le décret suivants concernant le projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (CNPSL) (communément appelé Projet de corridor du nouveau pont Champlain) :
  - *Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent*[xi]
  - Décret C.P. 2014-0144[xii]
- La loi, les décrets et l'Entente sur le passage entre le Canada et le Michigan concernant le projet du pont international Gordie-Howe :
  - Entente sur le passage entre le Canada et le Michigan[xiii]
  - Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce, L.C. 2012, ch. 31, art. 179[xiv]
  - Décret C.P. 2012-1350[xv]
  - Décret C.P. 2015-1236[xvi]
  - Décret C.P. 2015-1237[xvii]
  - Décret C.P. 2015-1238[xviii]
- Les décrets suivants concernant Waterfront Toronto :
  - Décret C. P. 2015-1239[xix]
  - Décret C. P. 2015-1240[xx]

Année d'incorporation ou de création : Le Bureau de l'infrastructure du Canada a été établi en 2002.

Autre : Infrastructure Canada collabore avec Transports Canada pour offrir certains de ses programmes de paiements de transfert arrivant à échéance.

En outre, Infrastructure Canada collabore avec Services publics et Approvisionnement Canada qui agit à titre d'autorité contractuelle pour le projet de corridor du nouveau pont Champlain.

Cadre de présentation de rapports

Voici les résultats stratégiques et l'architecture d'alignement des programmes de référence pour 2016-2017 d'Infrastructure Canada :

1. **Résultat stratégique :** Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère
   - 1.1 **Programme :** Financement des priorités provinciales et territoriales
   - 1.2 **Programme :** Financement permanent et souple de l'infrastructure
   - 1.3 **Programme :** Investissements dans les priorités nationales en matière d'infrastructures
   - 1.4 **Programme :** Investissements dans les infrastructures de grande envergure
   - 1.5 **Programme :** Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des zones rurales
   - 1.6 **Programme :** Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

   Services internes

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires suivants peuvent être consultés sur le site Web d'Infrastructure Canada :

- Stratégie ministérielle de développement durable
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de cinq millions de dollars ou plus
- Initiatives horizontales
- Vérifications et évaluations internes
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications
- Rapport d'étape sur les projets de transformation et de l'État

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances du Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée Rapport sur les dépenses fiscales fédérales.[xxi] Ce rapport comporte également des renseignements de base détaillés sur les dépenses fiscales, notamment des descriptions, des objectifs, des données historiques et des références se rapportant aux programmes fédéraux de dépenses connexes. Les mesures fiscales présentées dans le rapport relèvent de la responsabilité du ministre des Finances.

Coordonnées des personnes-ressources de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur Infrastructure Canada et ses programmes d'infrastructure, veuillez consulter le site **www.infrastructure.gc.ca** ou communiquer avec le Ministère :

Bureau de l'infrastructure du Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Numéro de téléphone d'Infrastructure Canada : 613-948-1148

Numéro sans frais : 1-877-250-7154

Courriel : infc.info.infc@canada.ca

Annexe A : définitions

Architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)
Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre ministériel des résultats (Departmental Results Framework)
Comprend les responsabilités essentielles, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

Cible (target)
Rendement quantifiable ou taux de succès prévu d'une organisation, d'un programme ou d'une initiative pour une période donnée. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

Crédit (appropriation)
Toute autorisation du Parlement de verser une somme d'argent à même le Trésor.

Dépenses budgétaires (budgetary expenditures)
Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres paliers gouvernementaux, organisations ou individus et paiements à des sociétés d'État.

Dépenses législatives (statutory expenditures)
Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

Dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)
Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Dépenses prévues (planned spending)
En ce qui a trait aux Plans ministériels et aux Rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Par conséquent, elles peuvent comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère et ce dernier doit être en mesure

de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son Plan ministériel et son Rapport sur les résultats ministériels.

Dépenses votées (voted expenditures)

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement par une loi de crédits. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Équivalent temps plein (full-time equivalent)

Indicateur de la mesure dans laquelle un employé représente une charge complète d'année-personne dans le budget ministériel. Les équivalents temps plein sont calculés en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

Évaluation (evaluation)

Au gouvernement du Canada, l'évaluation consiste en la collecte et l'analyse systématiques et neutres d'éléments probants pour évaluer le bien-fondé, l'importance ou la valeur. L'évaluation oriente les prises de décisions, les améliorations, l'innovation et la reddition de comptes. Elle porte habituellement sur les programmes, les politiques et les priorités et examine des questions se rapportant à la pertinence, à l'efficacité et à l'efficience. Toutefois, selon les besoins de l'utilisateur, l'évaluation peut aussi examiner d'autres unités, thèmes et enjeux, notamment des solutions de rechange aux interventions existantes. L'évaluation utilise généralement des méthodes de recherche des sciences sociales.

Indicateur de rendement (Performance indicator)

Un moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat avec l'intention de mesurer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative concernant les résultats prévus.

Indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)

Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

Initiative horizontale (horizontal initiatives)

Initiative où au moins deux organisations fédérales, par l'intermédiaire d'une entente de financement approuvée, s'efforcent d'atteindre des résultats communs définis, et qui a été désignée (par exemple, par le Cabinet ou par un organisme central) comme une initiative horizontale aux fins de gestion et de présentation de rapports.

Plan (plans)

Énoncé de choix stratégiques qui présente des renseignements sur la manière dont une organisation entend concrétiser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Plan ministériel (Departmental Plan)

Fournit les renseignements sur les plans et le rendement attendu des ministères appropriés au cours d'une période de trois ans. Les plans ministériels sont présentés au Parlement chaque printemps.

Priorité (Priorities)

Plans ou projets sur lesquels une organisation choisit d'axer ses efforts au cours d'une période de la planification et à propos desquels elle produit des rapports. Les priorités représentent ce qui importe le plus ou ce qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

Priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels de 2016-2017, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015, c.-à-d. la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada, ainsi que la sécurité et les possibilités.

Production de rapports sur le rendement (performance reporting)

Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur les faits. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

Programme (program)

Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

Programme temporisé (sunset program)

Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Présente de l'information sur les réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le Plan ministériel correspondant.

Rendement (performance)

Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

Responsabilité essentielle (Core Responsibility)

Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Le but visé par le ministère à l'égard d'une responsabilité principale se reflète dans un ou plusieurs résultats ministériels connexes auxquels il souhaite contribuer ou qu'il désire influencer.

Résultat (results)

Conséquences externes attribuables, en partie, aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique; ils s'inscrivent plutôt dans la sphère d'influence de l'organisation.

Résultat ministériel (Departmental Result)

Changements sur lesquels les ministères veulent exercer une influence. Ces changements devraient subir l'influence des résultats des programmes, mais ils échappent généralement au contrôle direct des ministères.

Résultat stratégique (Strategic Outcome)

Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (Management, Resources and Results Structure)

Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

i. **Lettre de mandat du ministre** : http://pm.gc.ca/fra/lettres-de-mandat
ii. **Public Accounts of Canada 2017**, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-eng.html
iii. **Whole-of-government framework**, https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-eng.html#tag-nav/~(current_branch~'GOCO~sort_key~'name~sort_direction~'asc~open_nodes~(~'tag_SA0001~'tag_SA9999~'tag_SA0002~'tag_SA0003~'tag_SA0004~'tag_SA0005))

[iv] **Jacques Cartier and Champlain Bridge**, http://jccbi.ca/

[v] **Windsor-Detroit Bridge Authority**, https://www.wdbridge.com/

[vi] **PPP Canada**, http://www.p3canada.ca/en/

[vii] **Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique**, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.3/page-1.html

[viii] **Décret C.P. 2004-0235**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=fra&page=secretariats&txtoicid=2004-0325&txtfromdate=&txttodate=&txtprecis=&txtdepartment=&txtact=&txtchapterno=&txtchapteryear=&txtbillno=&rdocomingintoforce=&dosearch=search+%2f+list&viewattach=6282&blndisplayflg=1

[ix] **Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada**, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/loisAnnuelles/2011_24/page-1.html

[x] **Loi sur le plan d'action économique de 2013**, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/loisAnnuelles/2013_33/

[xi] **Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent**, http://www.laws.justice.gc.ca/fra/lois/N-22.6/

[xii] **Décret C.P. 2004-0144**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=eng&txtToDate=&txtPrecis=&Page=secretariats&txtOICID=2014-0281&txtAct=&txtBillNo=&txtFromDate=&txtDepartment=&txtChapterNo=&txtChapterYear=&rdoComingIntoForce=&DoSearch=Search+/+List&pg=28&viewattach=28923&blnDisplayFlg=1

[xiii] **Entente sur le passage entre le Canada et le Michigan (en Anglais)**, http://www.partnershipborderstudy.com/crossing-agreement.asp

[xiv] **Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce**, http://www.laws.justice.gc.ca/fra/lois/B-8.05/

[xv] **Décret C.P. 2012-1350**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=eng&Page=&txtOICID=2012-1350&txtFromDate=&txtToDate=&txtPrecis=&txtDepartment=&txtAct=&txtChapterNo=&txtChapterYear=&txtBillNo=&rdoComingIntoForce=&DoSearch=Search+%2F+List&viewattach=26598&blnDisplayFlg=1

[xvi] **Décret C.P. 2015-1236**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=eng&txtToDate=&txtPrecis=&Page=secretariats&txtOICID=2015-1237&txtAct=&txtBillNo=&txtFromDate=&txtDepartment=&txtChapterNo=&txtChapterYear=&rdoComingIntoForce=&DoSearch=Search+%2F+List&viewattach=31598&blnDisplayFlg=1

[xvii] **Décret C. P. 2015-1237**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=eng&Page=secretariats&txtOICID=2015-1237&txtFromDate=&txtToDate=&txtPrecis=&txtDepartment=&txtAct=&txtChapterNo=&txtChapterYear=&txtBillNo=&rdoComingIntoForce=&DoSearch=Search+%2F+List&viewattach=31599&blnDisplayFlg=1

[xviii] **Décret C.P. 2015-1238**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=eng&Page=secretariats&txtOICID=2015-

1238&txtFromDate=&txtToDate=&txtPrecis=&txtDepartment=&txtAct=&txtChapterNo=&txtChapterYear=&txtBillNo=&rdoComingIntoForce=&DoSearch=Search+%2F+List&viewattach=31600&blnDisplayFlg=1

[xix] **Décret C.P. 2015-1239**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=eng&Page=secretariats&txtOICID=&txtFromDate=2015-11-01&txtToDate=2015-11-10&txtPrecis=waterfront+toronto&txtDepartment=&txtAct=&txtChapterNo=&txtChapterYear=&txtBillNo=&rdoComingIntoForce=&DoSearch=Search+%2F+List&viewattach=31601&blnDisplayFlg=1

[xx] **Décret C.P. 2015-1240**, http://www.pco-bcp.gc.ca/oic-ddc.asp?lang=eng&Page=secretariats&txtOICID=&txtFromDate=2015-11-01&txtToDate=2015-11-10&txtPrecis=waterfront+toronto&txtDepartment=&txtAct=&txtChapterNo=&txtChapterYear=&txtBillNo=&rdoComingIntoForce=&DoSearch=Search+%2F+List&viewattach=31602&blnDisplayFlg=1

[xxi] **Rapport sur les dépenses fiscales fédérales**, http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp